

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 6. Warszawa 25 kwietnia 1933 r. Rok XV

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNE.

42.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 21 marca 1933 r. Nr. O. Or. II. 34/1 w sprawie zmiany organizacji Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P.

Z dniem 1 kwietnia 1933 r. uchylam rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 września 1931 r. Nr. I 2/2197/31 w sprawie zmiany organizacji Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P. (Dz. Urz. M. K. Nr. 19, poz. 140), utrzymując w mocy jedynie końcowe słowa ust. 3) tego rozporządzenia, wprowadzające do § 7 rozporządzenia o utworzeniu Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P., postanowienie o: „sprawach tłumaczeń na języki obce i z obcych na język polski".

43.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 6 marca 1933 r. Nr. O. Or. II/37/1, w sprawie zmiany organizacji Centralnego Biura Obrachunków Wagonowych.

W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 4 marca 1931 r. Nr. I/2/1855/31 o organizacji i zakresie działania Centralnego Biura Obrachunków Wagonowych (Dz. Urz. M. K. Nr. 5, poz. 45), wprowadzam następujące zmiany:

1) w § 9 wykreśla się pkty 12, 13, 14 i 16 i wpisuje się je do § 11, jako pkty 4, 5, 6 i 7;

2) w § 9 pkt 15 zmienia się na pkt 12.

44.

Nr. O. Or. II/50/4 z dnia 7 marca 1933 r. w sprawie zmiany §§ 22 i 34 Instrukcji Biurowej dla M. K.

W Instrukcji Biurowej dla Ministerstwa Komunikacji wprowadza się następujące zmiany:

1) W § 22 w ust. 8 dodaje się na końcu następujące zdanie:

„Przesyłki wartościowe, niedotyczące przedsiębiorstwa P. K. P., odsyła się do Oddziału Rachunkowego w Departamencie Finansowym, który postępuje z niemi analogicznie, jak Kasa Główna P. K. P. z wartościowemi przesyłkami kolejowemi";

2) w § 22 w ust. 9 po słowach: „Kasy Głównej P. K. P." wstawia się ujęte w nawias wyrazy: „(Oddziału Rachunkowego w Departamencie Finansowym)";

3) w § 34 w ust. 12 wykreśla się słowo: „wyłącznie" oraz dodaje się na końcu wyrazy: „lub przez Oddział Rachunkowy w Departamencie Finansowym, zależnie od tego, czy pismo dotyczy przedsiębiorstwa P. K. P. czy też innych działów administracji podległych Ministrowi Komuinkacji".

45.

Nr. O. K. IV. 68/1 z dnia 18 marca 1933 r. w sprawie zmiany art. 4 umowy ramowej na dzierżawę przedsiębiorstw zarobkowych.

W umowie ramowej na dzierżawę przedsiębiorstw zarobkowych (prócz restauracyj i bufetów), poleconej zarządzeniem Min. Komunikacji z dnia 29 maja 1925 r. Nr. I. 7414/4a/25, a następnie uzupełnionej zarządzeniem z dnia 17 grudnia 1928 r. Nr. I. 19133/2/28 (Dz. Urz. M. K. Nr. 1 z dn. 1 lutego 1929 r.) należy skreślić ustęp 2. art. 4 o karze konwencjonalnej w wysokości 15% i o odsetkach prawnych, a wstawić na jego miejsce ustęp następujący: „W razie uchybienia terminu wpłacenia czynszu dzierżawnego, dzierżawca płaci odsetki prawne od zalegającej sumy dzierżawnej".

Powyższą zmianę wprowadzić należy także w umowach już zawartych.

SPRAWY FINANSOWE.

46.

Nr. F. D. II. 8/99 z dnia 7 marca 1933 r. w sprawie zmiany Regulaminu Wydziałów Kontroli Dochodów (Nr. F. 11).

Z dniem ogłoszenia uzupełnia się § 4 Regulaminu Wydziałów Kontroli Dochodów Nr. F. 11 nowym punktem 5 o brzmieniu następującem:

„5. Szczegółowemu badaniu podlegają zasadniczo wszystkie załączniki i pozycje materjału rachunkowego i kasowego. Przy sprawnem funkcjonowaniu kas rewizja ta powinna być ograniczona co do:

a) taksacji biletów blankietowych typu ogólnego na pojedyncze przejazdy — z wyjątkiem biletów, wydawanych przez prywatne biura podróży,— do 20% stacyj;

b) kontroli odebranych biletów komunikacji miejscowej — do 50% stacyj;

c) taksacji kwitów bagażowych — do 10% stacyj;

d) rewizji kwitów z różnych wpływów — do 10% stacyj;

e) rewizji wykazów składowego — do 20% stacyj.

W razie podejrzenia o nadużycie lub wprowadzenia zmian taryfy należy poddawać rewizji cały dotyczący materjał przez odpowiedni okres czasu.

47.

Nr. F. D. VI. 61/1 z dnia 24 marca 1933 r. w sprawie zmian i uzupełnień przepisów o międzynarodowej komunikacji towarowej łamanej (Nr. F. 15).

W przepisach Nr. F 15 w spisie stacyj czeskosłowackich kolei Państwowych (C. S. D.) należy na stronicy 131: „Objaśnienia skrótów" uzupełnić wierszem:

„Brt reditelstivi ceskol. statnich drah *) Bratislava", na stronicy 132 przy stacji:

„Cejle—Kostelec", ogłoszonej w Dz. Urz. M. K. Nr. 14 z dnia 18.VII. 1932, poz. 117, określenie dyrekcji „Pr. Jih" zastąpić skrótem: „B"; na stronicy 139 stację: „Žlin" wraz z skrótem O. Z. V., ogłoszoną również w ostatnio wymienionym Dzienniku Urzędowym, zupełnie skreślić; na stronicy 136 stację: „Praha Bruska" wraz z skrótem „Ps" skreślić.

SPRAWY RUCHU KOLEJOWEGO.

48.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 marca 1933 r. Nr. R. O. I. 1/6 w sprawie przekształcenia Sosnowieckiego Oddziału Ruchu na ekspozyturę Częstochowskiego Oddziału Ruchu.

Z dniem 1 maja 1933 r. kasuje się Sosnowiecki Oddział Ruchu Warszawskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, a na jego miejsce tworzy się w Sosnowcu ekspozyturę Częstochowskiego Oddziału Ruchu.

Ekspozytura Oddziału Ruchu w Sosnowcu prowadzić będzie samodzielnie dyspozycje taboru i kierownictwo ruchem pociągów w granicach dotychczasowego Oddziału Sosnowieckiego. Co do spraw personalnych ekspozytura prowadzić będzie ilościową rejestrację personelu w granicach ekspozytury.

W związku ze skasowaniem Sosnowieckiego Oddziału Ruchu zmienia się numerację pozostałych Oddziałów Ruchu w Dyrekcji Warszawskiej w następujący sposób:

Oddział Ruchu w Warszawie — 1-szy,
" " " Częstochowie — 2-gi,
" " " Łodzi — 3-ci,
" " " Siedlcach — 4-ty.

49.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 września 1932 r. Nr. R. O. II/25/53 w sprawie wydania: „Instrukcji dla Zawiadowców stacji, Zastępców Zawiadowców stacji i dla dyżurnych ruchu" (Nr. R-4).

Niniejszem zatwierdzam: „Instrukcję dla Zawiadowców stacji, Zastępców zawiadowców stacji i dla dyżurnych ruchu", która ukaże się w osobnem wydaniu.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 listopada 1933 r.

50.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 stycznia 1933 roku Nr. R. O. III. 52/56/33 w sprawie wydania: „Instrukcji dla numerowych" (Nr. R — 32).

Niniejszem zatwierdzam: „Instrukcję dla numerowych Nr. R. 32", która ukaże się w osobnem wydaniu.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 lipca r. b.

Cena 1 egzemplarza instrukcji wynosić będzie 1 złoty.

51.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23 marca 1933 r. Nr. R. O. VI. 250/14 w sprawie wydania: „Przepisów o wymianie telegramów służbowych w ruchu międzynarodowym" (Nr. R. - 33).

Niniejszem zatwierdzam: „Przepisy o wymianie telegramów służbowych w ruchu międzynarodowym" Nr. R. 33, które ukażą się w osobnem wydaniu.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1933 r.

52.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 27 marca 1933 r. Nr. R. O. VI. 250/26 w sprawie uzupełnienia i zmian Przepisów służby telegraficznej i telefonicznej na kolejach (Nr. R. 10).

W przepisach służby telegraficznej i telefonicznej na kolejach (Nr. R. 10) zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 19 września 1931 roku za Nr. IV/1/3502/31 (Dz. Urz. M. K. 1931 r., poz. 145) wprowadza się następujące zmiany:

1) W § 2 ust. 1 p. 5 słowo: „Meteorologiczny" zamienić słowami: „Meteorologiczno-hydrograficzny" i po słowie: „jego" dodać słowo: „placówki" i w wierszu 3-im tego punktu po słowie: „meteorologicznych" skasować kropkę i dodać słowa: „i hydrograficznych".

2) W § 2 ust. 2 w wierszach 6 i 7-ym skreślić słowa: „o odpowiednie zezwolenie lub też uprawnienie albo".

3) W § 3 ust. 3 w wierszu 3-im po słowach: „(załącznik Nr. VIII)" dodać zdanie: „Wyjątek stanowią telegramy adresowane na linję i jednocześnie do miejscowych organów kolejowych lub do urzędów i władz państwowych".

4) W § 3 ust. 4 w wierszu 3-im po słowie: „Winni" dodać słowo: „prowadzenia", i w tym samym wierszu słowo: „nadużycie" zastąpić słowem: „wykroczenie" i w wierszu 5-ym tegoż ustępu skreślić słowo: „stawek".

5) W § 5 ust. 2 w wierszu ostatnim na str. 8-ej skreślić słowa: „w dopiskach zaś służbowych (mię-

dzy adresem a treścią)" a na ich miejsce wpisać słowa: „w uwagach służbowych nagłówka telegramu" i na stronie 9-ej tegoż ustępu w wierszu pierwszym skreślić słowa: „wyraz „płatne" a na ich miejsce wpisać słowa: „wyrazy: „służbowy opłacony".

6) W § 5 ust. 2 p. 3 w wierszu pierwszym po słowie: „meteorologiczne" dodać słowa: „i hydrograficzne" i skreślić słowo: „Meteorologicznego" a na jego miejsce wpisać słowa: „Meteorologiczno-Hydrograficznego". W wierszu drugim po słowie: „Warszawie" dodać słowo: „oraz" a po słowie: „jego" dodać słowo: „placówek" i skreślić słowo: „oraz", a na jego miejsce wpisać słowa: „jak również".

7) W § 6 ust. 1 p. 2 w wierszu 3-im po słowie: „państwowych" dodać słowa: „telegramy o powodzi i o przejściu lodów, nadawane do właściwych urzędów państwowych".

8) W § 6 ust. 1 p. 3 w wierszu pierwszym po słowach: „(z wyjątkiem lotmet.)" skasować kropkę i dodać słowa: „i hydrograficzne".

9) W § 7 ust. 6 w wierszu 3-im po słowie: „władzy." skasować kropkę i dodać słowa: „z wyjątkiem telegramów meteorologicznych i hydrograficznych dla których wystarcza jedynie własnoręczny podpis obserwatora".

10) W § 7 ust. 9 w wierszu 2-im po słowie: „nadawcy" dodać słowa: „lub jego władzy przełożonej" i skreślić słowo: „mu", i w wierszu 3-im skreślić słowa: „przez niego wysłanego" a na ich miejsce wpisać słowo: „służbowego".

11) W § 8 ust. 1 w wierszu pierwszym po słowie: „pisemnie" skasować kropkę i dodać słowa: „na ustanowionych formularzach telegraficznych (druk P. K. P. serji R. Nr. 160) i przekazuje się do biura telegraficznego za pokwitowaniem na odpisie (p. 8 § 7), który po potwierdzeniu na nim przyjęcia telegramu zwraca się nadawcy. Wyjątek stanowią telegramy meteorologiczno-hydrograficzne ze stacyj i posterunków Państwowego Instytutu Meteorologiczno-Hydrograficznego, leżących zbyt daleko od stacji kolejowej, których treść może być nadawana telefonem".

12) W § 8 ust. 1 w wierszu piątym po słowach: „do rozmów" dodać słowa: „Ministerstwa Komunikacji, Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych", i w wierszu szóstym po słowie: „służbowych" skasować kropkę i dodać słowa: „tylko w wypadkach wyjątkowo pilnych jeżeli rozmowa telefonem jest uniemożliwiona wskutek przerwy w komunikacji telefonicznej, uszkodzenia przewodów i t. p.".

13)W § 9 ust. 2 w wierszu trzecim skreślić słowa: „powinna poświadczyć Dyrekcja Okręgowa" a na ich miejsce wpisać słowa: „powinien poświadczyć zawiadowca stacji lub zawiadowca biura telegrafu".

14) W § 9 ust. 4 p. 2 w wierszu ostatnim skreślić słowa: „o ruchu pociągów" a na ich miejsce wpisać słowo: „zapowiadawczych".

15) W § 9 ust. 4 p. 13 po słowie: „wyłączenie" dodać słowa: „i włączenie".

16) W § 9 ust. 7 na str. 14 w wierszu pierwszym po słowach: „(koniec pracy)" dodać słowa: „oraz godziny i minuty odtelegrafowania telegramu (§ 14 ust. 5)".

17) W § 9 ust. 8 w wierszu drugim skreślić słowa: „które zegar" oraz skreślić 3, 4 i 5 wiersze do końca tego ustępu i na miejsce skreślonych słów i wierszy wpisać słowa: „które były odtelegrafowane po ukończeniu telegrafowania każdego telegramu (§ 14 ust. 5)".

18) W § 10 ust. 2 w wierszu drugim po słowie „opieczętować" skreślić kropkę i dodać słowa: „lakową pieczęcią. Dane, ile kartek dziennik zawiera powinny być wypisane słowami i poświadczone przez Naczelnika Oddziału Ruchu dla stacyj, na których zawiadowca stacji pełni kolejny dyżur i przez zawiadowcę stacji na tych stacjach, na których zawiadowca stacji osobiście nie jest dyżurnym ruchu", i w wierszach 2, 3 i 4-ym skreśla się słowa: „Przepisy zawarte w § 9 pkt. 2 odnoszą się również do dzienników telegramów zapowiadawczych".

19) W § 10 ust. 3 w wierszach 2, 3 i 4-ym skreślić słowa: „wyszczególnione w § 6 pkt. 1 należące do kategorji A, z wyjątkiem telegramów o katastrofach lotniczych i o wiadomościach meteorologicznych, wysyłanych do lotnisk (lotmet)", a na ich miejsce wpisać słowa: „dotyczące wyprawiania i przyjmowania pociągów, o zmianie stacyj krzyżowania i wyprzedzania pociągu,o uszkodzeniu torów mostów i nasypów na szlakach, o zamknięciu lub otworzeniu torów, stacyj (mijanek) i posterunków dla ruchu pociągów, o wprowadzeniu ruchu po jednym torze na szlaku dwutorowym, o uszkodzeniu torów stacyjnych, zwrotnic, sygnałów, żórawi wodnych, o zwiększeniu lub zmniejszeniu szybkości biegu pociągu, ostrożnej jazdy na zwrotnicach i na stacji i żądanie parowozu pomocniczego lub pociągu ratunkowego. (Telegramy dotyczące dyspozycji taborem, obrotu wagonów i parowozów, telegramy o sytuacji na stacjach lub na odcinkach powinny być pisane na właściwych formularzach telegraficznych).

20) W § 13 ust. 4 „przykłady" p. 2 skreślić znaki: „ - — - - — - - — - - - — - ", a na ich miejsce wpisać znaki: „ - — - - — - — - - — ".

21) W § 4 ust. 5 w wierszu drugim po słowach: „ukończenia telegramu." skreślić kropkę i dodać słowa: „oraz godziną i minutami, które zegar wskazuje w chwili nadawania znaku - — - — - ".

22) W § 14 ust. 8 w wierszu 3-im po słowie „połączeń." dodać słowa: „Telegramy dotyczące dyspozycji taborem, o obrocie parowozów i wagonów, o sytuacji taboru, o ilości pociągów na stacjach, odcinkach i t. p., sprawozdań, powinny być odtelegrafowane po przewodach dyspozycyjnych (§ 20) jeżeli takie przewody są na stacji."

23) W § 15 ust. 6 w wierszu 5-ym po słowach: „i czas odtelegrafowania," dodać słowa: „t. j. godzinę i minuty które były odtelegrafowane po ukończeniu nadawania telegramu".

24) W § 16 ust. 1 w wierszu trzecim po słowie „pracy." skasować kropkę i dodać słowa: „oraz godzinę i minuty odtelegrafowania telegramu przez stację nadawczą."

25) W § 17 ust. 4 w wierszu 5-ym skreślić słowa: „jeszcze raz wywołać pięciokrotnie" a na ich miejsce wpisać sołwa: „wywołać ustalonemi skrótami."

26) W § 18 ust. 6 w końcu tego ustępu po słowie: „drogowej." skasować kropkę i dodać słowa: „oraz zawiadowcy stacyj, zawiadowcy biur telegraficznych, starsi telegrafiści i telegrafiści".

27) W § 18 ust. 7 w wierszu 3-im po słowach: „regulować zegary" dodać słowa: „za pomocą nadania dwunastu dzwonów na linjach zaopatrzonych w urządzenia dzwonowe, a na linjach zaopatrzonych tylko w telefony — dwunastu przeciągłych (3 obrotowych) dzwonków", i w wierszach 4 i 5-ym skreślić słowa: „lub wyraz dwunasta oznaczają" a na ich miejsce wpisać słowa: „oznacza".

28) W § 18 dodać nowy ustęp 11 o treści następującej: „Jeżeli zegar chodzi nieregularnie lub jeżeli zostanie zaobserwowana znaczna różnica czasu w ciągu doby, należy o tem niezwłocznie powiadomić zegarmistrza. Powiadomienie zegarmistrza o niedokładnem funkcjonowaniu zegara nie zwalnia jednak od codziennego regulowania zegara, do czasu przybycia zegarmistrza. Zegary zepsute i nieczynne, powinny być zaklejone papierem. Niedokładne funkcjonowanie zegara oraz zauważone różnice zegara, podczas regulacji zegarów. należy zapisać do dziennika telegramów zwyczajnych."

29) W § 27 ust. 1 w wierszu trzecim po słowie: „porażenia." dodać: „Zabrania się zdejmować słuchawki telefoniczne z widełek telefonu podczas burzy. Aparaty telefoniczne i telegraficzne wyłącza się za pomocą odgromników lub płyt piorunochronowych i wtyczek metalowych, same zaś wtyczki powinny być szczelnie zatknięte w piorunochronie lub w odgromniku."

30) W § 32 w tytule tego §-u i w wierszu pierwszym skreśla się słowa: „stacyj telegraficznych" a na ich miejsce wpisuje się: „biur telegrafu".

31) W § 33 w wierszu 4-ym po słowach: „patrz § 20" dodać: „Do komunikacji telefonicznej na dalekie odległości ponad 150 klm. należy posługiwać się linjami bronzowemi, a do komunikacji na krótkie odległości do 150 klm. — linjami żelaznemi. Czasowe włączanie linij telefonicznych bronzowych dalekonośnych do central dla rozmów telefonicznych na krótsze odległości nie jest dozwolone".

32) W § 39 ust. 1 pkt. 1 po słowach: „Dyrektorom Departamentów" dodaje się słowa: „Dyrektorom i Kierownikom Biur".

33) § 40 „Regulowanie zegarów" i tekst tego § skreślić całkowicie, a na miejsce jego wpisać słowa: „Patrz § 18 ust. 7".

34) Na str. 49 załącznik Nr. 1: „Wykaz władz, urzędów i organów kolejowych, uprawnionych do bezpłatnego używania kolejowych urządzeń telegraficznych i telefonicznych" pkt. „a)" w wierszu 5-ym skreślić słowa: „Dyrektor Biura Personalnego", a na ich miejsce wpisać słowa: „Dyrektorowie i Kierownicy Biur".

35) Na str. 61 Załącznik Nr. V „Wykaz skrótów telegraficznych dla oznaczenia władz, urzędów i organów kolejowych" pkt. „A. Ministerstwo Komunikacji." wprowadzić następujące zmiany:

a) w wierszu 3-im skreślić słowa: „Sekretarjat Ministra KSM" i wpisać słowa: „Gabinet Ministra KGM",

b) w wierszu 8-ym po słowach: „Departament Ruchu" dodać słowo: „Kolejowego",

c) w wierszu 9-ym po słowach: „Utrzymania i Budowy" dodać słowo: „Kolei",

d) w wierszu 10-ym po słowach: „Mechaniczny i Zasobów" dodać słowo: „Kolejowych" oraz wpisać nowe dwa wiersze: „VII. Departament Dróg Kołowych KDK" i „VIII. Departament Lotnictwa Cywilnego KL",

e) w wierszu 12-ym skreślić słowa: „Wydział Wojskowy" i wpisać słowa: „Biuro Wojskowe", następnie wpisać nowy wiersz: „Biuro Dróg Wodnych KŻ",

f) w wierszu 13-ym skreślić słowa: „Wydział Sanitarny' 'i wpisać słowa: „Biuro Sanitarno-Kolejowe" oraz dodać nowy wiersz: „Biuro Pomiarowe KPR",

g) w wierszu 14-ym skreślić słowa: „Wydział Lotnictwa Cywilnego KL" i wpisać słowa: „Państwowy Instytut Meteorologiczno - Hydrograficzny, dla telegramów meteorologicznych — skrót: „Metinst," dla telegramów hydrograficznych skrót: „Hydrocent".

53.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 marca 1933 r. Nr. R. P. IV 73 12 w sprawie przepisów korzystania z wagonów restauracyjnych i wagonów bufetów (barów).

Przepisy korzystania z wagonów restauracyjnych i wagonów bufetów (barów):

1) Dostęp do wagonu restauracyjnego lub do wagonu bufetu (baru) jest dozwolony podróżnym dopiero w 10 minut po wyjeździe pociągu ze stacji początkowej. Przepis ten nie obowiązuje wtedy, gdy w składzie danego pociągu znajdują się wagony, które uniemożliwiają przejście przez wagony do wagonu restauracyjnego, lub do wagonu bufetu (baru).

2) Podróżni z biletami klasy I, II i III mają prawo zająć miejsca w wagonie restauracyjnym na czas trwania serji pierwszych i drugich śniadań, obiadów i kolacyj na podstawie znaczka otrzymanego przedtem od kelnera, zbierającego zamówienia, bądź też na podstawie wskazania miejsca przez obsługę wagonu.

3) Poza serjami pierwszych i drugich śniadań, obiadów i kolacyj podróżni klasy I, II i III mają prawo zajmować miejsca w wagonie restauracyjnym, na czas potrzebny do spożycia posiłku, jeżeli na to pozwalają względy na przygotowanie wagonu do posiłków seryjnych, lub względy na jego porządkowanie.

4) Podróżni klasy I, II i III mogą korzystać z wagonu bufetu (baru) tylko w czasie potrzebnym do spożycia. Miejsca w przedziale restauracyjnym wagonu bufetu (baru) mogą być zajmowane wyłącznie w celu spożycia dania à la carte.

Przepisy powyższe wchodzą w życie z dniem 15 maja 1933 r. W dniu tym tracą ważność poprzednie przepisy korzystania z wagonów restauracyjnych.

54.

Nr. R. O. V/200/1 z dnia 29 marca 1933 r. w sprawie konieczności przestrzegania bezpieczeństwa ruchu podczas dokonywania manewrów taborem.

Ze względu na coraz częściej wynikające wypadki starcia się wjeżdżających lub wyjeżdżających pociągów z nieoględnie przetaczanym albo też pozostawionym poza ukresem torów taborem, Ministerstwo Komunikacji przypomina konieczność przestrzegania w należytym stopniu bezpieczeństwa ruchu podczas dokonywania manewrów stacyjnych.

Specjalną uwagę zwrócić należy na ścisłe stosowanie się służby stacyjnej do postanowień przepisów ruchu, nakazujących przerwanie w czasie oznaczonym pracy manewrowej na torze przeznaczonym na wjazd lub wyjazd pociągu i na torach sąsiednich, jeżeli przetaczanie na nich mogłoby grozić niebezpieczeństwem w przejeździe pociągu.

Koniecznem jest również bezwzględne przestrzeganie, aby tabor był należycie zabezpieczony przed zbiegnięciem oraz aby nie był pozostawiany poza ukresem toru.

Dyrekcje, badając wypadki i ważniejsze wydarzenia, które wynikły wskutek nieprzepisowego dokonywania pracy manewrowej, zwrócą uwagę na te stacje, na których tego rodzaju wykroczenia powtarzają się niejednokrotnie i pociągać będą do surowej odpowiedzialności nie tylko winną służbę wykonawczą, lecz również i organa kontrolne i nadzorcze za nieukrócenie w swoim czasie karygodnego lekceważenia obowiązujących przepisów, gwarantujących bezpieczeństwo ruchu.

55.

Nr. R. O. V/210/44 z dnia 7 marca 1933 r. w sprawie właściwego kwalifikowania niektórych wypadków i ważniejszych wydarzeń.

Z przedstawianych przez Dyrekcje Okręgowe K. P. sprawozdań i wykazów statystycznych wynika, że niektóre wypadki i ważniejsze wydarzenia są kwalifikowane do niewłaściwych kategoryj, wbrew wskazówkom zawartym w „Przepisach Nr. R 3".

W celu uniknięcia nieporozumień i rozbieżności w statystyce, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, co następuje:

1) Do kategorji III 7 mogą być zaliczane wyłącznie najechania pociągu (a nie przetaczanego taboru) na kozioł oporowy lub inne przeszkody leżące na torach, niezależnie od skutków. Najechania zaś przetaczanego taboru na kozioł oporowy należy zaliczać, zależnie od skutków, albo do kategorji wypadków I A 4, albo do kategorji ważniejszych wydarzeń V 19.

2) Wykolejenia drezyn motorowych, rowerów szynowych lub wózków roboczych kolejowych nie należy zaliczać do kategorji III 6, lecz wyłącznie do kategorji III 12.

3) Zderzenia przetaczanego taboru z pojazdami, jeżeli miały miejsce w obrębie stacji na bocznicach nie zaś na przejazdach — należy zaliczać nie do kategorji ważniejszych wydarzeń V 19, lecz do kategorji wypadków III 12.

SPRAWY DROGOWO-KOLEJOWE.

56.

Nr. U. Z. II. 26/1 z dnia 24 marca 1933 r. w sprawie dokonywania napraw i czyszczeń aparatów blokowych.

W okręgu jednej z Dyrekcyj zdarzył się wypadek najechania pociągu towarowego na pociąg pośpieszny — towarowy, stojący przed semaforem wjazdowym ustawionym na „Stój".

Przyczyną tego doniosłego w swych skutkach wypadku było samowolne dokonywanie naprawy i czyszczenia aparatu blokowego przez nadzorcę przewodów w czasie zablokowania szlaku zajętego przez pociąg, wskutek czego zostało umożliwione zwolnienie semaforu odstępowego.

W celu uniknięcia na przyszłość tego rodzaju wypadków Ministerstwo Komunikacji przypomina do ścisłego zastosowania się, aby wszelkie roboty, przy urządzeniach nastawczych i blokowych, były dokonywane nie w czasie zablokowania szlaku i po uprzedniem porozumieniu się z dysponującym danym szlakiem dyżurnym ruchu, który obowiązany jest, przed udzieleniem zezwolenia na dokonanie naprawy lub czyszczenia aparatu blokowego, zabezpieczyć ruch pociągów, w sposób przewidziany przy zepsuciu się blokady.

SPRAWY MECHANICZNO-KOLEJOWE.

57.

Nr. M. W. III. 53/4 z dnia 13 marca 1933 r. w sprawie zmiany terminów rewizji okresowej wagonów specjalnych.

Dz. Urz. M. K. Nr. 10 z dn. 1 maja 1928 r. poz. 127 punkt 5 w ostatnim wierszu otrzymuje poprawkę, zgodnie z zarządzeniem MW. III. 53/4 z dn. 15 lutego 1933 r., a mianowicie:

„Wagony wymienione pod a) i b) podlegają rewizji okresowej co 18 miesięcy".

SPRAWY ZASOBÓW KOLEJOWYCH.

58.

Nr. M. T. VII 135/2 z dnia 7 marca 1933 r. w sprawie uzupełnienia okólnika M. M. II. 70/1 z dnia 6 maja 1932 r. (Dz. Urz. M. K. Nr. 12 z dn. 15 czerwca 1932 r., poz. 96).

Wobec trudności znalezienia na rynku kluczy uniwersalnych według normy $\frac{PN}{G\ 915}$ i obcęgów według normy KTP. 7770, przedmioty te należy zamawiać według norm KTP. 7765 i KTP. 7769.

Jednocześnie prostuje się omyłki w druku, jakie wkradły się w rubryce 4 wykazu sprzętu parowozowego, podanego w tym okólniku, a mianowicie zamiast:

$\frac{PN}{6904}$, $\frac{PN}{6907}$ i $\frac{PN}{6915}$

powinno być:

$\frac{PN}{G.904}$, $\frac{PN}{G.907}$ i $\frac{PN}{G.915}$

SKŁAD OSOBOWY KOMISYJ DYSCYPLINARNYCH.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23 marca 1933 r. Nr. P. O. V. 129/16, w sprawie zmian w liście członków Komisji Dyscyplinarnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, pochodzących z nominacji.

Na podstawie § 72 ustępy 1 i 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 86 z r. 1932 poz. 736), — mianuję p. o. Naczelnika Wydziału Finansowego **Dra Bolesława Żabińskiego,** Zastępcą Przewodniczącego Komisji Dyscypilnarnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach — w miejsce Naczelnika Wydziału Osobowego **Mgr. Wincentego Składzieja,** którego mandat wygasł na podstawie § 80 punkt 2 przytoczonego wyżej rozporządzenia.

RUCH SŁUŻBOWY W D. O. K. P.

Powierzenie pełnienia obowiązków:

Niedźwiedzki Franciszek, Starszy Asesor Wydziału Mechanicznego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie — powierzenie pełnienia obowiązków Kierownika Działu Ogólno - Gospodarczego w tym Wydziale tejże Dyrekcji.

Nr. P. O. III. 8828/1 z dn. 29/III. 1933 r.

Inż. Wiktor Pawłowski, Referendarz K. P. — Naczelnika Oddziału Mechanicznego w Rybniku Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach.

Nr. P. O. V/9386/1 z dn. 29/III. 1933 r.

Przeniesienie:

Dr. Bermański Jan, Lekarz Sanitarny z Biura Gdańskiego P. K. P. do Wydziału Sanitarnego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku.

Nr. P. O. VII/2187/1 z dn. 10.III. 1933 r.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 64138. 6.IV.33. 8 500.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p. telefon Nr. 8-26-28. Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.



D O D A T E K

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr. 6. Warszawa, dnia 30 czerwca 1933. Rok XV.

T R E Ś Ć:

Tabela Nr. I.

Statystyka wypadków na P. K. P. za 1932 rok.

Nr. porządkowy	Rodzaj wypadków	Dyrekcje okręgowe									Ogółem		Za rok 1932 w porównaniu z r. 1931	
		Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławow.	za r. 1932	za r. 1931	—	+
	A Wypadki związane z ruchem taboru.													
1	Zderzenie się pociągów z pociągami, z częścią pociągu lub z taborem na szlaku.	1	—	—	3	1	2	—	—	—	7	12	5	—
2	Zderzenie się wjeżdżających lub wyjeżdżających pociągów ze sobą lub z taborem na stacji.	6	3	—	3	5	5	11	1	2	36	69	33	—
3	Zderzenie się składów pociągów, ich części lub taboru na stacji, o ile pociągnęło za sobą ofiary ludzkie lub straty ponad 2000 złotych.	6	4	4	2	11	1	2	1	—	31	22	—	9
4	Wykolejenie się pociągu na szlaku.	4	7	5	1	4	4	16	6	1	48	54	6	—
5	Wykolejenie się taboru na szlaku.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1
6	Wykolejenie się wjeżdżającego lub wyjeżdżającego pociągu na stacji.	13	3	—	3	7	7	7	12	1	53	79	26	—
7	Wykolejenie się składu lub części pociągu albo taboru na stacji, o ile pociągnęło za sobą ofiary ludzkie lub straty ponad 2000 złotych.	1	1	3	1	3	—	1	—	—	10	16	6	—
8	Najechanie pociągu na kozła oporowego lub na inne przeszkody leżące na torach	2	1	—	—	1	1	1	—	—	6	7	1	—
	Razem zderzeń, najechań i wykolejeń się.	33	19	12	14	32	20	38	20	4	192	259	67	—

Tabela Nr. I.

Nr porządkowy	Rodzaj wypadków	Dyrekcje okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławow.	Ogółem za r. 1932	Ogółem za r. 1931	Za r. 1932 w porównaniu z r. 1931: —	+
	Ilość zderzeń, najechań i wykolejeń się przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów w 1932 r.	1,1	2,1	1,6	0,9	2,0	3,0	3,7	2,4	1,0	1,9	2,2	0,3	—
10	w 1931 r.: Zderzeń, najechań i wykolejeń się w 1931 r.	57	21	12	18	51	25	38	29	8	—	259	—	—
	w 1931 r.: Ilość zderzeń, najechań i wykolejeń się w 1931 r. przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów.	2,1	1,9	1,4	1,1	2,7	3,0	3,2	2,8	1,8	—	2,2	—	—
11	Najechanie pociągu albo drezyny na drezynę, rower szynowy lub wózek roboczy kolejowy.	7	3	3	2	2	1	2	1	4	25	24	—	1
12	Najechanie poc. lub taboru na ludzi albo na pojazdy na przejazdach: strzeżonych	33	7	2	6	5	2	7	4	3	69	87	18	—
	niestrzeżonych	31	37	25	6	7	3	10	12	4	135	145	10	—
13	Najechanie pociągu lub taboru na ludzi poza przejazdami.	96	36	14	5	18	11	15	12	7	214	248	34	—
14	Pożar w pociągu, jeżeli pociągnął za sobą ofiary ludzkie lub straty ponad 2.000 złotych.	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
15	Wybuch kotła w parowozie lub w wagonie ogrzewczym. Eksplozja materjałów wybuchow. w pociągu lub taborze będącym w ruchu.	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—
16	Wszelkie inne wypadki wywołane ruchem taboru, jeżeli wywołały ofiary ludzkie (przy wskakiwaniu, wyskakiwaniu, wychylaniu się, doczepianiu, odczepianiu i hamowaniu taboru i t. p.).	249	91	50	21	54	37	40	1	15	558	566	8	—
	B. Wypadki niezwiązane z ruchem taboru.													
1	Wypadki z ludźmi wynikłe przy wykonywaniu czynności ekspedycyjnych, przy pracy w parowozowniach, warsztatach, elektrowniach, składach kolejowych; przy wykonywaniu robót torowych, budowlanych i t. p.	93	18	6	—	11	2	29	—	3	162	109	—	53
2	Wybuch kotła stałego. Eksplozja materjałów wybuchowych w pomieszczeniach stacyjnych, na rampach i t. p.	—	—	1	—	—	1	2	1	—	5	3	—	2
3	Pożary w budynkach i budowlach kolejowych, w taborze niewłączonym do pociągu i niebędącym w ruchu i wszelkie pożary na terytorjum kolejowem, o ile pociągnęły ofiary ludzkie albo straty ponad 2000 złotych.	4	—	1	—	—	—	—	2	—	7	5	—	2

Tabela Nr. II.

Tabela przyczyn wypadków zderzeń na P. K. P. za 1932 rok.

Nr. porządkowy	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcja Okręgowa									Ogółem za rok 1932	
					Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska		
1	Zderzenie się pociągów z pociągami, z częścią pociągu lub z taborem na szlaku.	IA¹	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu lub wyprawianiu pociągów.	IIId¹	—	—	—	1	—	2	—	—	—	3	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku.	IIId⁵	1	—	—	1	1	—	—	—	—	3	
			Razem wskutek uchybień administracyjnych personelu.	III	1	—	—	2	1	2	—	—	—	6	
			Różne, nieprzewidziane.	IXj	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	
			Ogółem (III + IX)	—	1	—	—	3	1	2	—	—	—	7	
2	Zderzenie się wjeżdżających lub wyjeżdżających pociągów ze sobą lub z taborem na stacji.	IA³	Nienależyte utrzymanie hamulców	Ic⁵	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu lub wyprawianiu pociągów	IIId¹	5	3	—	3	5	3	7	1	2	29	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy podawaniu sygnałów	IIId²	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przetaczaniu	IIId³	1	—	—	—	—	1	2	—	—	4	
			Razem wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	6	3	—	3	5	5	9	1	2	34	
			Różne, nieprzewidziane	IXj	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
			Ogółem (I + III + IX)	—	6	3	—	3	5	5	11	1	2	36	
3	Zderzenie się składów pociągów, ich części lub taboru na stacji, jeżeli pociągnęło za sobą ofiary ludzkie lub straty ponad 2000 złotych.	IA⁴	Nienależyte utrzymanie torowiska i podsypki	IIc²	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy podawaniu sygnałów	IIId²	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przetaczaniu	IIId³	5	3	4	2	11	1	2	1	—	29	
			Razem wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	6	3	4	2	11	1	2	1	—	30	
			Ogółem (II + III)	—	6	4	4	2	11	1	2	1	—	31	
4	Razem zderzeń się zaliczonych do wypadków.	IA¹ + IA³ + IA⁴	Wskutek złego stanu taboru	I	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	% 1.3
			Wskutek złego stanu toru	II	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1,3
			Wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	13	6	4	7	17	8	11	2	2	70	94,6
			Wskutek przyczyn różnych, nieprzewidzianych	IX	—	—	—	1	—	—	1	—	—	2	2,8
			Ogółem (I + II + III + IX)	—	13	7	4	8	17	8	13	2	2	74	100

Tabela Nr. III.

Tabela przyczyn wypadków wykolejeń na P. K. P. za 1932 r.

Nr. porządkowy	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1932
1.	Wykolejenie się pociągu na szlaku.	IB[1]	Usterki konstrukcyjne kół i osi	Ia[4]	1	2	—	—	—	—	—	—	—	3
			Braki w materjale części osprzętu parowozu.	Ib[2]	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
			Braki w materjale wózków i podwozi	Ib[3]	—	1	—	—	—	2	1	—	—	4
			Braki w materjale kół i osi	Ib[4]	—	1	1	—	—	—	—	1	—	3
			Braki w materjale hamulców	Ib[5]	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
			Nienależyte utrzymanie wózków i podwozi	Ic[3]	1	—	—	—	—	—	2	2	—	5
			Nienależyte utrzymanie kół i osi	Ic[4]	—	2	1	—	—	—	4	—	—	7
			Nienależyte utrzymanie hamulców	Ic[5]	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
			Nienależyte utrzymanie ciągieł, sprzęgieł i zderzaków.	Ic[6]	—	—	—	—	1	—	—	—	1	2
			Razem wskutek złego stanu taboru	I	2	6	3	—	1	3	8	3	1	27
			Usterki konstrukcyjne szyn i złącz	IIa[4]	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
			Braki w materjale szyn i złącz	IIb[4]	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2
			Nienależyte utrzymanie szyn i złącz	IIc[4]	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
			Nienależyte utrzymanie zwrotnic i krzyżownic	IIc[5]	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
			Razem wskutek złego stanu toru	II	1	—	—	—	—	—	3	1	—	5
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku	IIId[5]	—	—	1	1	—	—	2	1	—	5
			Omyłki lub zła wola postronnych na przejazdach strzeżonych	IVf[3]	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
			Omyłki lub zła wola postronnych na przejazdach niestrzeżonych	IVf[4]	—	1	—	—	1	—	1	—	—	3
			Razem wskutek omyłek lub złej woli postronnych	IV	—	1	—	—	1	1	1	—	—	4

Tabela Nr. III.

Nr. porządkowy	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1932
1	Wykolejenie się pociągu na szlaku.	I B^4	Żywiołowe (powodzie, śnieżyce, oberwanie się skał i t. p.)	VIIIh	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
			Różne, nieprzewidziane	IXj	1	—	—	—	—	—	—	1	—	2
			Niewyjaśnione	X	—	—	1	—	1	—	2	—	—	4
			Ogółem (I + II + III + IV + + VIII + IX + X)	—	4	7	5	1	4	4	16	6	1	48
2	Wykolejenie się taboru na szlaku.	IB^2	Niewyjaśnione	X	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
			Ogółem (X)	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
3	Wykolejenie się wjeżdżającego lub wyjeżdżającego pociągu na stacji.	IB^3	Usterki konstrukcyjne wózków i podwozi	Ia^3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
			Usterki konstrukcyjne kół i osi	Ia^4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
			Usterki konstrukcyjne ciągieł, sprzęgieł i zderzaków	Ia^6	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
			Braki w materjale wózków i podwozi	Ib^3	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
			Braki w materjale kół i osi	Ib^4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
			Braki w materjale hamulców	Ib^5	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
			Braki w materjale ciągieł, sprzęgieł i zderzaków	Ib^6	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
			Nienależyte utrzymanie wózków i podwozi	Ic^3	2	—	—	—	—	—	—	1	—	3
			Nienależyte utrzymanie kół i osi	Ic^4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
			Nienależyte utrzymanie ciągieł, sprzęgieł i zderzaków	Ic^6	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2
			Razem wskutek złego stanu taboru	I	5	—	—	1	—	2	1	4	1	14
			Usterki konstrukcyjne sygnalizacji	IIa^6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
			Braki w materjale zwrotnic i krzyżownic	IIb^5	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
			Nienależyte utrzymanie szyn i złącz	IIc^4	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
			Nienależyte utrzymanie zwrotnic i krzyżownic	IIc^5	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
			Razem wskutek złego stanu toru	II	1	—	—	—	—	1	1	1	—	4

Tabela Nr. III.

Nr. porządkowy	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe									Ogółem za rok 1932	
					Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska		
3.	Wykolejenie się wjeżdżającego lub wyjeżdżającego pociągu na stacji.	IB[3]	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu i wyprawianiu pociągów	IIId[1]	6	1	—	2	5	2	3	7	—	26	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy podawaniu sygnałów	IIId[2]	—	1	—	—	—	1	—	—	—	2	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku	IIId[5]	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	
			Razem, wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	6	2	—	2	6	3	3	7	—	29	
			Żywiołowe (powodzie, śnieżyce, oberwanie się skał i t. p.)	VIII h	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	
			Różne, nieprzewidziane	IX j	1	1	—	—	—	1	—	—	—	3	
			Niewyjaśnione	X	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	
			Ogółem (I + II + III + VIII + + IX + X)	—	13	3	—	3	7	7	7	12	1	53	
4.	Wykolejenie się składu lub części pociągu albo taboru na stacji, jeżeli pociągnęło za sobą ofiary ludzkie lub straty ponad 2000 złotych.	IB[4]	Braki w materjale kół i osi	Ib[4]	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przetaczaniu	IIId[3]	1	1	2	1	3	—	1	—	—	9	
			Ogółem (I + III)	—	1	1	3	1	3	—	1	—	—	10	
5.	Razem wykolejeń się zaliczonych do wypadków.	IB[1]	Wskutek złego stanu taboru	I	7	6	4	1	1	5	9	7	2	42	% 37,5
			Wskutek złego stanu toru	II	2	—	—	—	—	1	4	2	—	9	8,0
		IB[2]	Wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	7	3	3	4	9	3	6	8	—	43	38,4
			Wskutek omyłek lub złej woli postronnych	IV	—	1	—	—	1	1	1	—	—	4	3,6
		IB[3]	Wskutek przyczyn żywiołowych	VIII	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	1,8
			Wskutek przyczyn różnych, nieprzewidzianych	IX	2	1	—	—	—	1	—	1	—	5	4,5
		IB[4]	Z przyczyn niewyjaśnionych	X	—	—	1	1	1	—	4	—	—	7	6,2
			Ogółem (I + II + III + IV + + VIII + IX + X)	—	18	11	8	6	14	11	24	18	2	112	100

Tabela Nr. IV.

Tabela przyczyn najechań i innych wypadków wywołanych ruchem taboru na P. K. P. za 1932 rok.

Nr. porządkowy	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1932	%
1.	Najechanie pociągu albo drezyny na drezynę, rower szynowy lub na wózek roboczy kolejowy.	III^6	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu lub wyprawianiu pociągów	IIId^1	2	—	1	1	1	1	—	1	1	8	—
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku	IIId^5	5	3	2	1	1	—	1	—	3	16	—
			Razem wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	7	3	3	2	2	1	1	1	4	24	96,0
			Różne, nieprzewidziane	IXj	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	4,0
			Ogółem (III + IX)	—	7	3	3	2	2	1	2	1	4	25	100
2.	Najechanie pociągu na kozioł oporowy lub na inne przeszkody leżące na torach.	III^7	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu lub wyprawianiu pociągów	IIId^1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku	IIId^5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
			Razem wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	1	1	—	—	—	—	—	—	—	2	33,3
			Żywiołowe (powodzie, śnieżyce, oberwanie się skał i t. p.)	VIIIh	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	16,7
			Różne, nieprzewidziane	IXj	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	16,7
			Niewyjaśnione	X	—	—	—	—	1	1	—	—	—	2	33,3
			Ogółem (III + VIII + IX + X)	—	2	1	—	—	1	1	1	—	—	6	100
3.	Najechanie pociągu albo taboru na ludzi albo na pojazdy na przejazdach strzeżonych.	III^{8}a	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu lub wyprawianiu pociągów	IIId^1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na przejazdach strzeżonych	IIId^4	14	3	1	4	3	2	1	—	2	30	—
			Razem wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	14	3	1	4	4	2	1	—	2	31	45,0

Tabela Nr. IV.

Nr. porządkowy	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe									Ogółem za rok 1932	
					Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska		
3.	Najechanie pociągu albo taboru na ludzi albo na pojazdy na przejazdach strzeżonych.		Omyłki lub zła wola postronnych na przejazdach strzeżonych	IVf^{3}	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	1,4
			Własna nieostrożność poszkodowanych na przejazdach strzeżonych	IVg^{3}	18	4	1	1	1	–	6	4	1	36	52,2
			Różne, nieprzewidziane	IXj	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1,4
			Ogółem (III + IVf + IVg + IX)	—	33	7	2	6	5	2	7	4	3	69	100
4.	Najechanie pociągu albo taboru na ludzi albo na pojazdy na przejazdach niestrzeżonych.	III^{8}b	Omyłki lub zła wola postronnych na przejazdach niestrzeżonych	IVf^{4}	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	0,7
			Własna nieostrożność poszkodowanych na przejazdach niestrzeżonych	IVg^{4}	31	37	25	6	7	3	9	12	4	134	99,3
			Ogółem (IVf + IVg)	—	31	37	25	6	7	3	10	12	4	135	100
5.	Najechanie pociągu lub taboru na ludzi poza przejazdami.	III^{9}	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku	IIId^{5}	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	0,5
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy przechodzeniu przez tory	IVg^{5}	95	36	13	5	18	11	15	12	7	212	99,0
			Różne, nieprzewidziane	IXj	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	0,5
			Ogółem (III + IV + IX)	—	96	36	14	5	18	11	15	12	7	214	100
6.	Pożar w pociągu, jeżeli pociągnął za sobą ofiary ludzkie lub straty ponad 2000 złotych.	III^{10}	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu lub wyprawianiu pociągów	IIId^{1}	—	1		—	—	—	—	—	—	1	50,0
			Różne, nieprzewidziane	IXj	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	50,0
			Ogółem (III + IX)	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	100
7.	Wybuch kotła lub eksplozja materjałów wybuchowych w pociągu.	III^{11}	Różne, nieprzewidziane	IXj	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	100
			Ogółem (IX)	--	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	100
8.	Wszelkie inne wypadki wywołane ruchem taboru, jeżeli wywołały ofiary ludzkie (przy wskakiwaniu, wyskakiwaniu, wychylaniu się; doczepianiu, odczepianiu i hamowaniu taboru i t. p.)	III^{12}	Braki w materjale kół i osi	Ib^{4}	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	
			Braki w materjale cięgieł, sprzęgieł i zderzaków	Ib^{6}	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	
			Nienależyte utrzymanie hamulców	Ic^{5}	-	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
			Nienależyte utrzymanie pudeł wagonowych	Ic^{7}	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
			Razem wskutek złego stanu taboru	Ij	—	—	—	—	—	—	2	—	2	4	0,7

Tabela Nr. IV.

Nr. porządkowy	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe									Ogółem za rok 1932	
					Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska		%
8.	Wszelkie inne wypadki wywołane ruchem taboru, jeżeli wywołały ofiary ludzkie (przy wskakiwaniu, wyskakiwaniu, wychylaniu się; doczepianiu, odczepianiu i hamowaniu taboru i t. p.)	III[12]	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu lub wyprawianiu pociągów	IIId[1]	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy podawaniu sygnałów	IIId[2]	—	1	—	—	—	—	1	—	—	2	—
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przetaczaniu	IIId[3]	49	3	3	2	3	2	3	—	3	68	—
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku	IIId[5]	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—
			Omyłki pracowników przy przetaczaniu	IIIe[3]	—	6	3	1	—	3	5	—	1	19	—
			Razem wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	49	11	7	3	3	5	9	—	4	91	16,3
			Omyłki lub zła wola postronnych na przejazdach niestrzeżonych	IVf[4]	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	0,2
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy wsiadaniu lub wysiadaniu z wagonu	IVg[1]	114	60	22	8	22	14	24	—	5	269	—
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy wychylaniu się	IVg[2]	68	13	14	2	13	3	3	—	1	117	—
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy przechodzeniu przez tory	IVg[5]	12	5	3	7	15	15	2	1	1	61	—
			Razem wskutek własnej nieostrożności poszkodowanych	IVg	194	78	39	17	50	32	29	1	7	447	80,1
			Różne, nieprzewidziane	IXj	6	2	3	1	1	—	—	—	2	15	2,7
			Ogółem (I + III + IVf + IVg + + IX)	—	249	91	50	21	54	37	40	1	15	558	100

Tabela Nr. V.

Tabela przyczyn wypadków niezwiązanych z ruchem taboru na P. K. P. za 1932 rok.

Nr. porządkowy	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe: Warszawka	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1932	%
1.	Wypadki z ludźmi niewywołane ruchem taboru, a wynikłe przy wykonywaniu czynności ekspedycyjnych, przy pracy w parowozowniach, warsztatach, elektrowniach, wytwórniach i składach kolejowych; przy wykonywaniu robót torowych, budowlanych i t. p.	IV[13]	Usterki konstrukcyjne w miejscach pracy przy naładunku lub wyładunku na rampach i w składach.	Va^1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—
			Braki w materjale przy naprawie parowozów i wagonów	Vb^3	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—
			Nienależyte utrzymanie urządzeń w miejscach pracy przy naładunku lub wyładunku na rampach i w składach	Vc^1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
			Nienależyte utrzymanie urządzeń w miejscach pracy przy wykonywaniu robót budowlanvch, torowych i innych	Vc^6	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—
			Razem wskutek usterek technicznych w miejscach pracy	V	—	—	2	—	1	—	1	—	—	4	2,5
			Omyłki lub zła wola osób postronnych przy naładunku lub wyładunku wagonów lub oczyszczaniu wagonów	$VIIf^2$	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—
			Omyłki lub zła wola osób postronnych przy wykonywaniu robót budowlanych, towarowych i innych	$VIIf^6$	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—
			Razem wskutek omyłek lub złej woli postronnych.	VIIf	—	1	—	—	1	—	—	—	—	2	1,2
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy naładunku lub wyładunku na rampach i składach	$VIIg^1$	3	4	1	—	3	2	6	—	1	20	—
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy naładunku lub wyładunku wagonów lub oczyszczaniu wagonów.	$VIIg^2$	15	—	—	—	—	—	4	—	—	19	—

Tabela Nr. V.

Nr. porządkowy	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1932	%
1.	Wypadki z ludźmi niewywołane ruchem taboru, a wynikłe przy wykonywaniu czynności ekspedycyjnych, przy pracy w parowozowniach, warsztatach, elektrowniach, wytwórniach i składach kolejowych; przy wykonywaniu robót torowych, budowlanych i t. p.	IV[13]	Własna nieostrożność poszkodowanych przy naprawie parowozów i wagonów	VIIg[3]	25	2	—	—	2	—	11	—	—	40	—
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy obsłudze elektrowni i urządzeń elektrycznych	VIIg[4]	—	3	—	—	—	—	1	—	—	4	—
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy obsłudze innych wytwórni	VIIg[5]	2	2	—	—	—	—	3	—	1	8	—
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy wykonywaniu robót torowych, budowlanych i innych	VIIg[6]	38	4	2	—	1	—	3	—	1	49	—
			Razem wskutek własnej nieostrożności poszkodowanych	VIIg	83	15	3	—	6	2	28	—	3	140	86,4
			Różne, nieprzewidziane	IXj	10	2	1	—	3	—	—	—	—	16	9,9
			Ogółem (V + VII + IX)	—	93	18	6	—	11	2	29	—	3	162	100
2.	Wybuch kotła stałego. Eksplozja materjałów wybuchowych w pomieszczeniach stacyjnych, na rampach i t. p.	IV[14]	Omyłki lub zła wola osób postronnych przy naładunku i wyładunku na rampach i w składach	VIIf[1]	—	—	1	—	—	—	1	—	—	2	40,0
			Różne, nieprzewidziane	IXj	—	—	—	—	—	1	1	1	—	3	60,0
			Ogółem (VII + IX)	—	—	—	1	—	—	1	2	1	—	5	100
3.	Pożary w budynkach kolejowych w taborze niewłączonym do pociągu i niebędącym w ruchu i wszelkie pożary na terytorjum kolejowem, które pociągnęły za sobą ofiary ludzkie lub straty ponad 2000 złotych.	IV[15]	Żywiołowe	VIIIi	4	—	1	—	—	—	—	1	—	6	85,7
			Niewyjaśnione	X	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	14,3
			Ogółem (VIII + X)	—	4	—	1	—	—	—	—	2	—	7	100

Tabela Nr. VI.

Statystyka zabitych osób na P. K. P. za 1932 r.
(prócz samobójstw)

Stosunek zabitych osób do P. K. P. i przyczyny ich zabicia		Dyrekcje okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławow.	Ogółem za r. 1932	Ogółem za r. 1931	Za r. 1932 w porównaniu z r. 1931: —	+
Zabitych: I. Podróżnych	1) Wskutek zderzeń i wykolejeń się pociągów.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	11	—
	2) Wskutek innych wypadków związanych z ruchem (przez własną winę lub nieostrożność z winy pracown. kolejowych lub osób postronnych, wskutek nieszczęśliwego zbiegu okoliczności i t. p.).	12	12	1	1	—	1	1	—	—	28	43	15	—
	3) Razem podróżnych.	12	12	1	1	—	1	1	—	—	28	54	26	—
II. Pracowników kolejowych	1) Wskutek zderzeń i wykolejeń się pociągów.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8	—
	2) Wskutek innych wypadków związanych z ruchem (przez własną winę lub nieostrożność, z winy podróżnych, innych pracowników kolejowych lub osób postronnych, wskutek nieszczęśliwego zbiegu okoliczności i t. p.).	18	8	3	5	10	9	1	3	1	58	94	36	—
	3) Wskutek wypadków niezwiązanych z ruchem (przy dokonywaniu robót w warsztatach i innych wytwórniach, na torach i t. p.).	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	—
	4) Razem pracowników kolejowych.	18	8	3	5	10	9	1	3	1	58	108	50	—
III. Osób postronnych	1) Wskutek wypadków związanych z ruchem (niezależnie od przyczyny).	115	35	25	11	15	4	15	9	7	236	221	—	15
	2) Wskutek wypadków niezwiązanych z ruchem (niezależnie od przyczyny).	1	3	2	—	—	—	—	4	—	10	—	—	10
	3) Razem osób postronnych.	116	38	27	11	15	4	15	13	7	246	221	—	25
IV. Ogółem zabitych osób.		146	58	31	17	25	14	17	16	8	332	383	51	—
V. Ilość zabitych podróżnych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pasażero-kilometrów.		0,008	0,03	0,003	0,002	—	0,003	0,002	—	—	0,006	0,01	0,004	—
VI. Ilość zabitych pracowników kolejowych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów.		0,8	0,9	0,4	0,3	0,6	1,3	0,1	0,3	0,3	0,6	0,9	0,3	—

Tabela Nr. VI.

	Stosunek zabitych osób do P. K. P. i przyczyny ich zabicia	Dyrekcje okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławow.	Ogółem za r. 1932	Ogółem za r. 1931	Za r. 1932 w porównaniu z r. 1931: —	+
VII.	Ilość zabitych osób postronnych wskutek wypadków związanych z ruchem przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów.	5,3	3,8	3,5	0,8	0,9	0,6	1,5	1,1	1,8	2,4	1,9	—	0,5
w 1931 r.	Ogółem zabitych osób w 1931 r.	173	65	32	28	28	14	34	5	4	—	383	—	—
w 1931 r.	Ilość zabitych podróżnych wskutek wypadków związanych z ruchem przypadająca na 1 miljon pasażero-kilometrów w 1931 r.	0,02	0,02	0,02	—	0,007	0,005	0,009	0,001	0,005	—	0,01	—	—
w 1931 r.	Ilość zabitych pracowników kolejowych wskutek wypadków związanych z ruchem przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów w 1931 r.	1,2	0,9	0,6	1,0	0,6	1,1	1,2	0,2	0,2	—	0,9	—	—
w 1931 r.	Ilość zabitych osób postronnych wskutek wypadków związanych z ruchem przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów w 1931 r.	4,3	4,1	2,2	0,7	0,6	0,2	1,2	0,1	0,5	—	1,9	—	—

Tabela Nr. VII.

Statystyka zranionych osób na P. K. K. za 1932 r.

		Stosunek zranionych osób do P. K. P. i przyczyny ich zranienia	Dyrekcje okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławow.	Ogółem za r. 1932	Ogółem za r. 1931	Za r. 1932 w porównaniu z r. 1931: —	+
Zranionych	I. Podróżnych	1) Wskutek zderzeń i wykolejeń pociągów.	2	3	—	1	73	7	26	1	9	122	123	1	—
Zranionych	I. Podróżnych	2) Wskutek innych wypadków związanych, z ruchem (przez własną winę lub nieostrożność, z winy pracowników kolejowych lub osób postronnych, wskutek nieszczęśliwego zbiegu okoliczności i t. p.	114	39	20	3	20	9	23	1	9	238	169	—	69
Zranionych	I. Podróżnych	3) Wskutek wypadków niezwiązanych z ruchem (niezależnie od przyczyny).	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Zranionych	I. Podróżnych	4) Razem podróżnych.	117	42	20	4	93	16	49	2	18	361	292	—	69

Tabela Nr. VII.

Stosunek zranionych osób do P. K. P. i przyczyny ich zranienia	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławow.	Ogółem za r. 1932	Ogółem za r. 1931	Za r. 1932 w porównaniu z r. 1931: —	+
Zranionych — II. Pracowników kolejowych — 1) Wskutek zderzeń i wykolejeń się pociągów.	6	6	—	12	20	1	12	9	—	66	93	27	—
2) Wskutek innych wypadków związanych z ruchem (przez własną winę lub nieostrożność, z winy podróżnych innych pracowników kolejowych lub osób postronnych, wskutek nieszczęśliwego zbiegu okoliczności i t. p.)	86	22	22	10	33	22	19	2	2	218	237	19	—
3) Wskutek wypadków niezwiązanych z ruchem (przy dokonywaniu robót w warsztatach, innych wytwórniach na torach i t. p.)	84	14	5	—	11	3	29	—	2	148	96	—	52
4) Razem pracowników kolejowych.	176	42	27	22	64	26	60	11	4	432	426	—	6
III. Osób postronnych — 1) Wskutek wypadków związanych z ruchem (niezależnie od przyczyny).	91	44	22	8	17	9	14	11	13	229	243	14	—
2) Wskutek wypadków niezwiązanych z ruchem (niezależnie od przyczyny).	7	2	3	—	—	—	5	—	1	18	12	—	6
3) Razem osób postronnych.	98	46	25	8	17	9	19	11	14	247	255	8	—
IV. Ogółem zranionych osób.	391	130	72	34	174	51	128	24	36	1040	973	—	67
V. Ilość zranionych podróżnych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pasażero-kilometrów.	0,08	0,1	0,05	0,01	0,2	0,05	0,09	0,005	0,1	0,08	0,05	—	0,03
VI. Ilość zranionych pracowników kolejowych wskutek wypadków związanych z ruchem przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów.	4,2	3,1	3,1	1,5	3,2	3,3	3,0	1,3	0,5	2,9	2,8	—	0,1
VII. Ilość zranionych osób postronnych wskutek wypadków związanych z ruchem przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów.	4,2	4,8	3,1	0,5	1,0	1,3	1,4	1,3	3,0	2,3	2,1	—	0,2
w 1931 roku — Ogółem zranionych osób w 1931 r.	365	136	58	33	131	47	128	12	33	—	973	—	—
Ilość zranionych podróżnych wskutek wypadków związanych z ruchem przypadająca na 1 miljon pasażero-kilometrów w 1931 r.	0,05	0,09	0,1	0,01	0,09	0,02	0,07	—	0,06	—	0,05	—	—
Ilość zranionych pracowników kolejowych wskutek wypadków związanych z ruchem przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów w 1931 r.	4,5	4,2	2,8	1,1	2,2	3,3	3,3	0,6	1,9	—	2,8	—	—
Ilość zranionych osób postronnych wskutek wypadków związanych z ruchem przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów w 1931 r.	3,3	4,3	2,4	0,5	1,2	0,8	2,2	3,0	2,1	—	2,1	—	—

Tabela Nr. VIII.

Statystyka ważniejszych wydarzeń na P. K. P. za 1932 r.

Nr. porządkowy	Rodzaj ważniejszych wydarzeń	Dyrekcje Okręgowe									Ogółem za rok 1932	Ogółem za rok 1931	za rok 1932 w porównaniu z rokiem 1931	
		Warszwska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska			mniej	więcej
1	Wjazd pociągu na szlak zamknięty lub zajęty przez inny pociąg albo tabor — bez następstw.	1	1	—	1	—	2	2	—	1	8	19	11	—
2	Wjazd pociągu na tor zajęty na stacji — bez następstw.	2	2	—	1	3	2	11	4	—	25	29	4	—
3	Zbiegnięcie taboru na szlak — bez następstw	1	—	1	—	1	—	1	—	—	4	12	8	—
4	Przejechanie przez pociąg sygnału stałego ustawionego na „stój" — bez następstw	4	2	1	22	7	8	13	—	2	59	70	11	—
5	Przejechanie stacji (przystanku) przez pociąg bez zatrzymania się na niej, jeżeli to zatrzymanie było wyznaczone— bez następstw	3	3	—	1	—	1	7	—	—	15	13	—	2
6	Zderzenie się taboru (jeżeli nie pociągnęło za sobą ofiar ludzkich lub strat mienia kolejowego w wysokości 2000 złotych)	38	—	6	8	18	66	8	15	9	168	263	95	—
7	Wykolejenie się taboru (jeżeli nie pociągnęło za sobą ofiar ludzkich lub strat mienia kolejowego w wysokości 2000 złotych)	89	1	19	15	32	168	18	88	22	452	577	125	—
8	Razem zderzeń i wykolejeń się taboru	127	1	25	23	50	234	26	103	31	620	840	220	—
9	Ilość zderzeń i wykolejeń się taboru, przypadająca na 1 miljon przetoko-kilometrów	35,7	0,9	31,7	18,4	22,8	130,0	13,7	79,1	81,6	43,1	44,8	1,7	—
10	w 1931 roku: Zderzeń i wykolejeń się taboru w 1931 r.	156	3	48	42	95	333	36	97	30	—	840	—	—
	w 1931 roku: Ilość zderzeń i wykolejeń się taboru w 1931 r., przypadająca na 1 miljon przetoko-kilometrów	35,5	2,0	43,6	28,0	29,7	138,7	13,8	65,5	63,8	—	44,8	—	—

Tabela Nr. VIII.

Nr. porządkowy	Rodzaj ważniejszych wydarzeń	Dyrekcje Okręgowe									Ogółem za rok 1932	Ogółem za rok 1931	za rok 1932 w porównaniu z rokiem 1931	
		Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Gdańska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska			mniej	więcej
11	Rozerwanie się pociągu na szlaku, jeżeli nie spowodowało zderzenia lub wykolejenia sie, co pociągnęło za sobą przerwę w ruchu lub opóźnienie pociągu ruchu osobowego ponad 1/2 godziny, a towarowego ponad 2 godziny	2	2	1	—	4	—	2	4	—	15	11	—	4
12	Zepsucie się parowozu pociągowego na szlaku, jeżeli wywołało przerwę w ruchu lub opóźnienie pociągu ruchu osobowego ponad ½ godziny, a towarowego ponad 2 godziny	72	5	1	—	8	—	33	—	—	119	131	12	—
13	Napady rabunkowe i zabójstwa na terytorjum kolejowem. Zamachy zbrodnicze na pociągi, mosty, budowle i urządzenia kolejowe, jeżeli nie wywołały wypadku.	320	13	10	8	11	7	17	8	4	398	124	—	274
14	Samobójstwa na terytorjum kolejowem (na torach, w pociągach, na stacjach i t. p.). Nagła śmierć w pociągu lub w pomieszczeniach służbowych.	114	33	34	14	19	33	37	28	19	331	301	—	30

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr. 64984. 19.VI. 33. 8100.